



Motorcyklar

Fördjupad besiktningssstatistik från
kontrollbesiktningar 2010

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning	3
Inledning.....	4
Åldersfördelning.....	4
Utfall fördelat på län	5
De vanligaste bristerna.....	6
Fabrikat	7
Besiktningresultat per fabrikat	8
Indelning av motorcyklar efter huvudsaklig typ/användningsområde	9

Sammanfattning

Under år 2010 kontrollbesiktades närmare 114 000 motorcyklar. Av dessa underkändes 9 procent med krav på efterkontroll och ytterligare 12 procent underkändes utan krav på efterkontroll. Hela 79 procent av motorcyklarna godkändes utan anmärkning vid besiktningen 2010.

Den totala underkännandefrekvensen är 21 procent, vilket är det lägsta värdet för något av de fordonsslag i trafik som Bilprovningen kontrollbesiktat. Andelen underkända har legat på samma nivå under en följd av år.

Att motorcyklarna generellt sett är i gott skick beror sannolikt inte bara på de relativt korta körsträckorna utan även på det stora engagemang som många motorcyklister uppvisar vad gäller sina fordon och deras skick. Att intresset för att vårda och underhålla motorcyklar är stort framgår tydligt av statistiken.

Ålder och körsträcka

Den genomsnittliga årliga körsträckan för motorcyklar var under år 2010 3 500 km.

Motorcyklarna är relativt gamla. Den största gruppen, en fjärdedel, utgörs av motorcyklar äldre än 20 år. Var femte kontrollbesiktad motorcykel var 4-7 år gammal.

Variationer mellan olika fabriker

De japanska fabrikerna dominerar stort antalsmässigt. Tre av fyra motorcyklar som kontrollbesiktas är japanska: Honda (21 procent), Yamaha (21 procent), Suzuki (16 procent) och Kawasaki (10 procent). Störst av de icke-japanska fabrikerna är Harley-Davidson med 9 procent. En uppstickare på marknaden är Kymco som är bland de tio vanligaste motorcyklarna i Sverige.

Besiktningens resultat varierar mellan de olika fabrikerna. Vid jämförelse av besiktningens utfall mellan fabrikerna är det viktigt att ha i åtanke att det kan vara stora skillnader i ålder, användningsområde och storlek.

Anmärkningar på halvljus vanligast

De vanligaste anmärkningarna gäller halvljus ur funktion, kraftöverföring, slitna däck och reflex som saknas. Det förekommer också anmärkningar mot för hög bullernivå, hjullager, stötdämpare och styrlager. Många av de brister som upptäcks vid kontrollbesiktningen kan hänföras till "modifieringar" av större eller mindre omfattning som ägaren gjort på sitt fordon och som inte kan godtas från trafiksäkerhets- och miljösynpunkt.

3 procent av motorcyklarna underkändes på grund av brister i bromssystemet och 2 procent på grund av för hög bullernivå.

Flest godkända motorcyklar i Jämtland

Flest motorcyklar har besiktats i Västra Götalands län (18 715), Stockholms län (14 730) och Skåne (14 451). Jämtland toppar listan med högst andel godkända motorcyklar (84 procent) följt av: Skåne, Halland, Dalarna, Örebro och Norrbottens län, alla med 81 procent godkända motorcyklar. Körförbud är mycket ovanligt.

Inledning

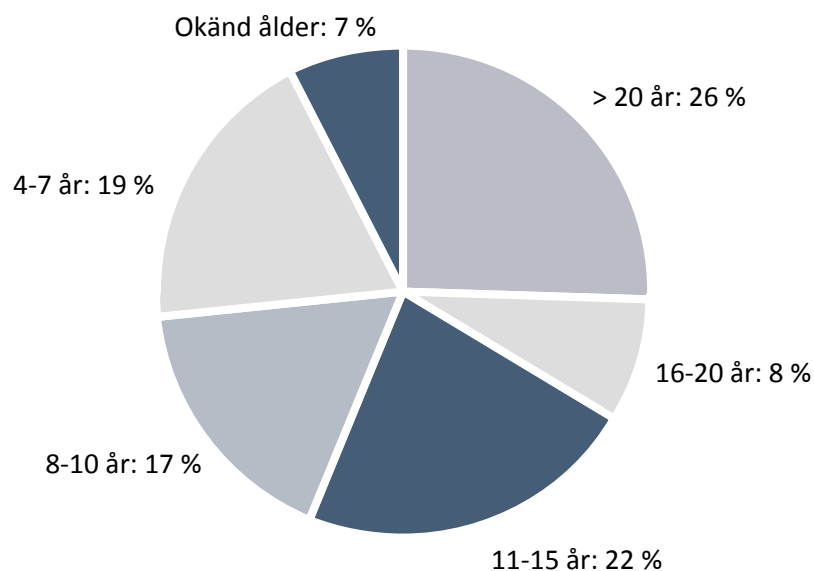
Motorcyklister tillhör de mest utsatta trafikanterna. Därför är det extra viktigt att deras fordon är i trafiksäkert skick. Brister hos vanliga komponenter som exempelvis bromsar och stötdämpare märks tydligt för föraren, eftersom upplevelsen av köregenskaperna är mer direkt än hos bilar.

Den första kontrollbesiktningen sker fyra år efter ibrucktagande och därefter vartannat år. Motorcyklar av årsmodell 1950 och äldre är undantagna från krav på kontrollbesiktning.

Åldersfördelning

Åldersfördelningen för de kontrollbesiktade motorcyklarna framgår av diagram 1. Var femte motorcykel tillhör gruppen 4 – 7 år gamla. Den största gruppen, omkring en fjärdedel, är äldre än 20 år.

Diagram 1. Åldersfördelning för kontrollbesiktade motorcyklar 2010.



Utfall fördelat på län



	Godkända	Andel underkända utan krav på efterkontroll	Andel underkända med krav på efterkontroll	Totalt antal underkända med krav på efterkontroll	Antal besiktade mc under 2010
Totalt	79%	12%	9%	10 206	113 724
Jämtlands län	84%	9%	8%	129	1 656
Skåne län	81%	10%	9%	1 337	14 451
Hallands län	81%	10%	9%	433	5 029
Dalarna län	81%	12%	8%	381	4 917
Örebro län	81%	10%	9%	399	4 433
Norrbottnens län	81%	11%	7%	196	2 708
Östergötlands län	80%	13%	8%	457	5 950
Stockholms län	79%	11%	11%	1 583	14 730
Västra Götalands län	79%	12%	9%	1 703	18 715
Gävleborgs län	79%	11%	10%	452	4 715
Värmlands län	79%	12%	9%	358	4 152
Kalmar län	79%	13%	8%	288	3 669
Västerbottens län	79%	12%	9%	307	3 450
Södermanlands län	79%	12%	9%	314	3 409
Kronobergs län	79%	12%	9%	296	3 178
Blekinge län	79%	14%	7%	218	3 093
Västmanlands län	79%	13%	8%	211	2 588
Gotlands län	78%	12%	10%	112	1 070
Jönköpings län	77%	16%	7%	394	5 312
Uppsala län	76%	15%	9%	293	3 281
Västernorrlands län	76%	13%	11%	345	3 218

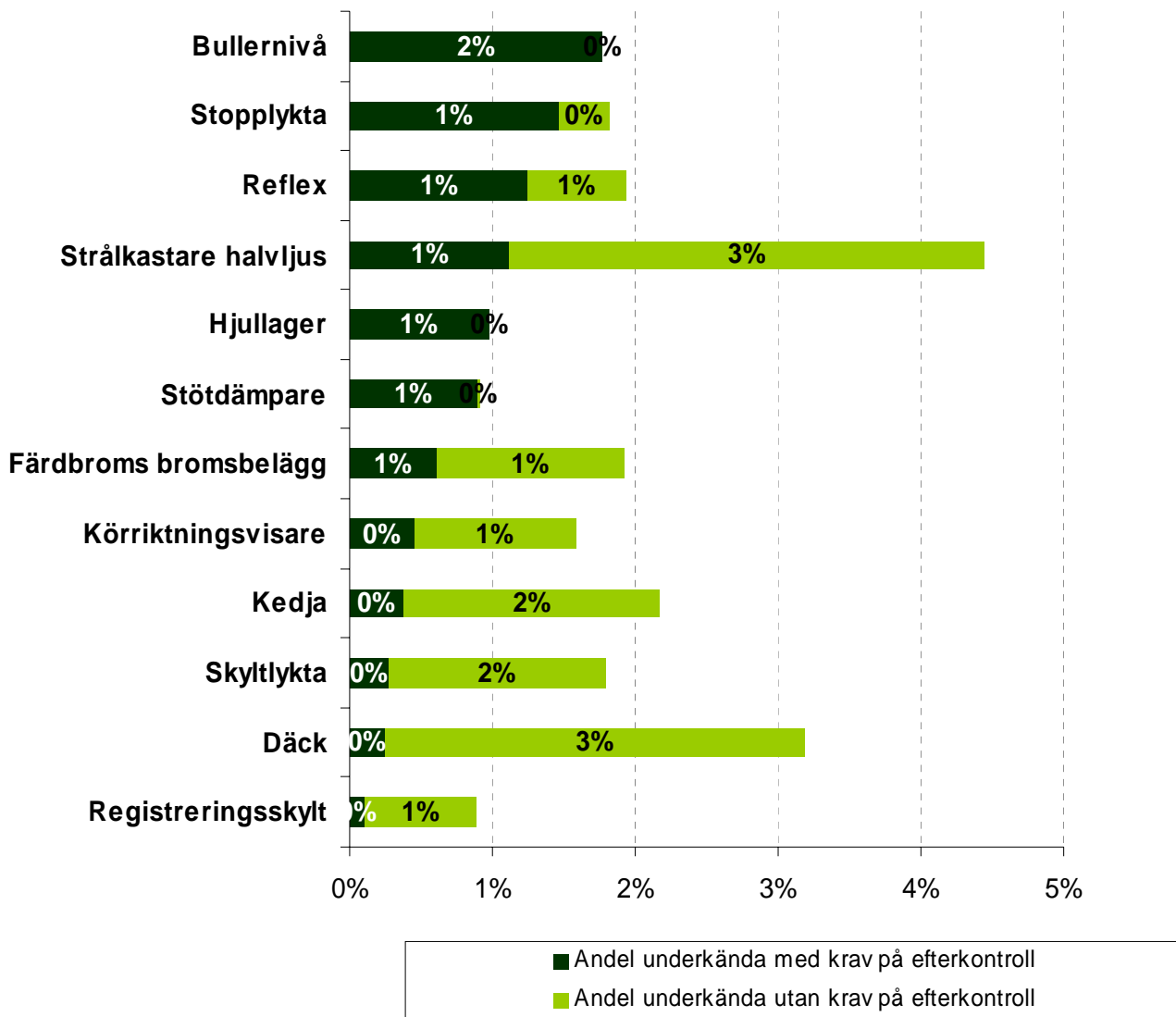


De vanligaste bristerna

De vanligaste anmärkningarna gäller halvljus, däck, kedja och reflex. Dessa anmärkningar leder som regel inte till krav på efterkontroll, ägaren måste själv snarast åtgärda bristerna.

Däremot anses anmärkningar mot hjullager, stötdämpare och styrlager vara så allvariga ur trafiksäkerhetssynpunkt att motorcykeln ska återkomma för efterkontroll.

Diagram 2: De vanligaste bristerna på motorcyklar vid kontrollbesiktningar 2010



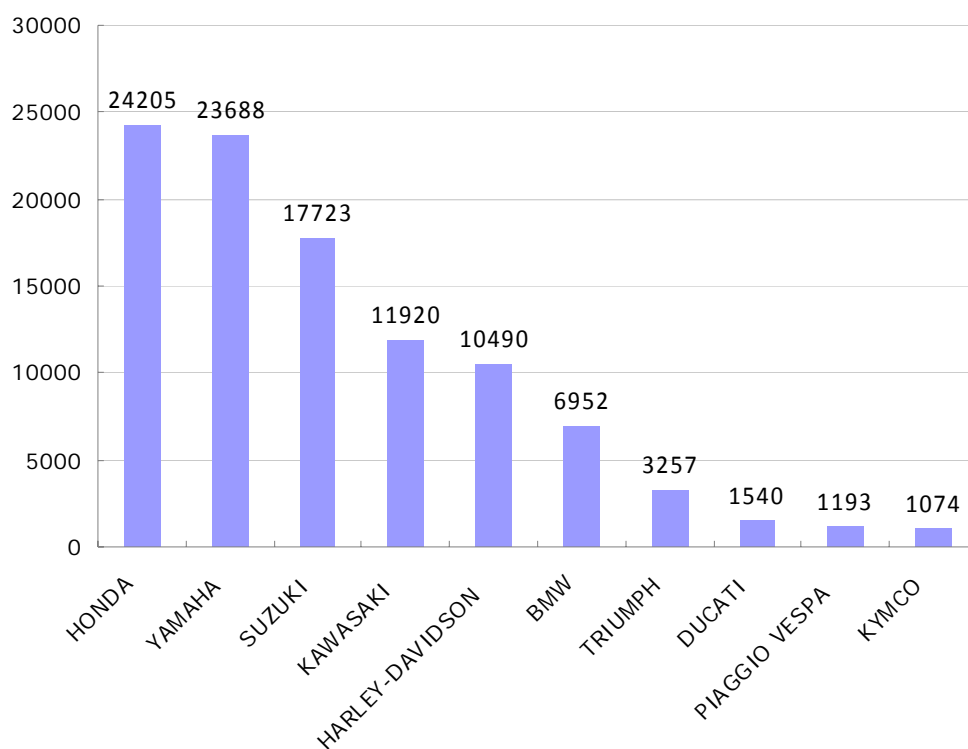
Fabrikat

Underkännandefrekvensen varierar mellan olika fabrikat. Vid jämförelse av besiktningsutfallet mellan de olika fabrikaten är det viktigt att ha i åtanke att det kan vara stora skillnader i konstruktion, användningsområde och storlek.

Många av de brister som upptäcks vid kontrollbesiktningen kan också hänföras till "modifieringar" av större eller mindre omfattning som ägaren gjort på sitt fordon. Service och underhåll har naturligtvis också stor betydelse för hur väl motorcyklarna klarar kontrollbesiktningen.

Av diagram 3 framgår fördelningen av fabrikat vid kontrollbesiktningarna 2010. Honda och Yamaha svarar för nästan hälften av motorcyklarna, följd av Suzuki och Kawasaki. Harley-Davidson är störst till antalet av de icke-japanska motorcyklarna.

Diagram 3: Fabrikatsfördelning för kontrollbesiktade motorcyklar 2010.



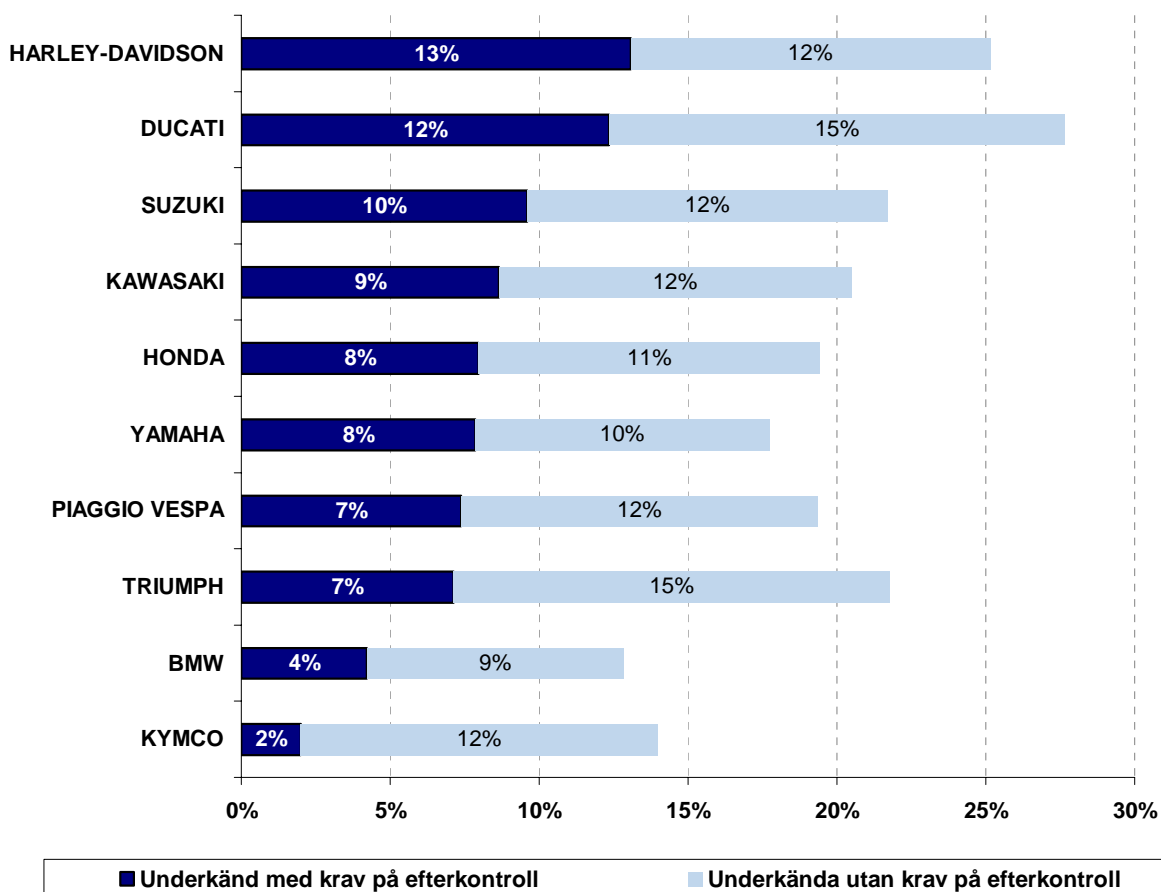
Besiktningresultat per fabrikat

Nedanstående diagram visar andelen underkända motorcyklar 2010 för de tio vanligast förekommande fabrikaten i Sverige. I genomsnitt underkändes 9 procent av motorcyklarna med krav på efterkontroll. Att 13 procent av Harley-Davidson-motorcyklarna underkändes beror i första hand på för hög bullernivå.

Av Ducati-motorcyklarna underkändes 15 procent utan krav på efterkontroll, främst till följd av diverse anmärkningar mot komponenter inom kommunikationssystemet som bromsljus, felaktigt inställt halvljus, reflexer, skyltlykta och körriktningsvisare.

Även för Triumph-motorcyklarna beror andelen underkända utan krav på efterkontroll huvudsakligen på anmärkningar mot komponenter som är väsentliga för att kommunikation med övriga trafikanter.

Diagram 4: Utfall för kontrollbesiktade motorcyklar 2010 på fabrikat.



Indelning av motorcyklar efter huvudsaklig typ/användningsområde

I takt med att motorcykeln övergått från att i första hand vara ett nyttotransportfordon till att mer och mer bli ett fritidsnöje har design, mode och livsstilsanpassning blivit allt viktigare. Motorcykeltillverkarna har därför anpassat produkterna i olika riktningar under de senaste 25-30 åren för att tillfredsställa olika grupper av motorcyklister. Motorcyklar av idag kan följaktligen indelas i ett antal olika kategorier med olika karaktär, där förarna inom varje kategori ofta har likartade intressen och körmönster.

Nedanstående indelning bygger i grunden på den som görs av Federation of European Motorcyclists' Associations (FEMA), men är något anpassad och kompletterad för att utgöra underlag i denna rapport.

Standard - en traditionell motorcykel, i huvudsak designad för praktiska transporter. De allra flesta motorcyklar från sjuttioalet eller tidigare tillhör denna kategori.

Custom - en lång motorcykel med låg sadelhöjd. Tonvikten ligger på utstrålning, utseende och ljud, inte på prestanda.

Offroad - motorcyklar med grovmönstrade däck och långa fjädringsvägar. Används ofta för längre turer på både asfalt- och grusvägar, också sådana av sämre kvalitet. Offroad-motorcyklar liknar terrängmaskiner som används för tävlingsbruk, men är dock inte alls lämpade för ren terrängkörning.

Touring - komfortabla, välutrustade motorcyklar med goda packmöjligheter och skydd för väder och vind. Används till längre turer och semesterresor, ofta med passagerare. Touringmotorcyklar är tunga med måttlig motoreffekt.

Sporttouring - kombinerar touringmotorcyklarnas komfort och i viss mån packmöjligheter och sportmotorcykelns egenskaper. De har vanligtvis hög motoreffekt och mycket effektiva bromssystem.

Supersport – motorcyklar som är utformade och konstruerade för att likna road racing-motorcyklar (hastighetstävlingar på avlysta asfaltsbanor). Kännetecknen är ett lätthanterligt fordon, snabb acceleration, hög toppfart, högeffektivt bromssystem och de är lämpade för aktiv körning på kurviga asfaltsvägar.

Skoter - har oftast låg motoreffekt, men det finns också varianter med större motorer. Utseendet skiljer sig avsevärt från andra motorcyklar på grund av design på ram och chassi. Hjulen är små och skotern passar bäst att köras på asfaltvägar inom tätorter. Används ofta till nyttoresor, t.ex. i form av pendling.

Tävlingsfordon - i tävlingsdisciplinerna *enduro*, *supermotard* och *trial* kan, och i vissa fall måste, motorcyklarna vara registrerade och de omfattas därmed också av krav på kontrollbesiktning. Dessa motorcyklar är extremt anpassade och därmed uteslutande lämpade för respektive tävlingsgren. Motorcrossmotorcyklar är snarlika framförallt enduromaskinerna, men de saknar ett antal vitala komponenter (bland annat belysning) som krävs för att kunna registreras, så de förekommer inte i statistiken från kontrollbesiktningar.